



①9 BUNDESREPUBLIK
DEUTSCHLAND



DEUTSCHES
PATENTAMT

⑫ **Offenlegungsschrift**
⑩ **DE 40 18 592 A 1**

⑤1 Int. Cl.⁵:
B 62 D 23/00

②1 Aktenzeichen: P 40 18 592.3
②2 Anmeldetag: 9. 6. 90
④3 Offenlegungstag: 12. 12. 91

DE 40 18 592 A 1

⑦1 Anmelder:
Dr.Ing.h.c. F. Porsche AG, 7000 Stuttgart, DE

⑦2 Erfinder:
Wurl, Willi, Dipl.-Ing., 7532 Niefern-Öschelbronn, DE

Prüfungsantrag gem. § 44 PatG ist gestellt

⑤4 Karosserie für ein Kraftfahrzeug, insbesondere einen Personenkraftwagen

⑤7 Eine Karosserie für ein Kraftfahrzeug, insbesondere einen Personenkraftwagen, ist aus einem Unterteil und einem Oberteil zusammengesetzt, wobei Unterteil und Oberteil etwa in Höhe einer Gürtellinie miteinander verbunden sind. Damit ein vorhandenes Unterteil in einfacher Weise mit unterschiedlichen Oberteilen versehen werden kann und eine gute Verbindung zwischen Unterteil und Oberteil erzielt wird, ist vorgesehen, daß in gemeinsamen Verbindungsbereichen sowohl am Unterteil als auch am Oberteil separate Knotenelemente angeordnet sind, die bei zusammengesetzter Karosserie formschlüssig miteinander zusammenwirken. Ferner ist in jedem Verbindungsbereich zusätzlich eine lösbare Verbindung zwischen den korrespondierenden übereinanderliegenden Knotenelementen vorgesehen.

DE 40 18 592 A 1

Die Erfindung betrifft eine Karosserie für ein Kraftfahrzeug, insbesondere einen Personenkraftwagen, die aus einem Unterteil und einem Oberteil zusammengesetzt ist, wobei Unterteil und Oberteil etwa in Höhe einer Gürtellinie miteinander verbunden sind.

Bei einer bekannten Anordnung der eingangs genannten Gattung (CH-PS 2 87 058) sind Oberteil und Unterteil an ihren beiden Enden miteinander verbunden, wobei die Rahmenstruktur von Oberteil und Unterteil im wesentlichen durch Blechpreßteile gebildet wird.

Aus der DE-OS 33 46 986 geht ein Wagenkasten für einen Personenkraftwagen hervor, dessen tragende Konstruktion durch aus Leichtmetall hergestellte Strangpreßprofile in Verbindung mit aus Leichtmetall gefertigten Knotenelementen gebildet wird. Eine Trennung Oberteil/Unterteil ist bei dieser Anordnung nicht vorgesehen.

Aufgabe der Erfindung ist es, an einer Karosserie für einen Personenkraftwagen solche Vorkehrungen zu treffen, daß das Unterteil in einfacher Weise mit unterschiedlichen Oberteilen (verschiedene Dachkonzepte) versehen werden kann und daß eine gute Verbindung zwischen Unterteil und Oberteil erzielt wird.

Erfindungsgemäß wird diese Aufgabe durch die kennzeichnenden Merkmale des Anspruchs 1 gelöst. Weiter, die Erfindung in vorteilhafter Weise ausgestaltende Merkmale sind in den Unteransprüchen enthalten.

Die mit der Erfindung hauptsächlich erzielten Vorteile sind darin zu sehen, daß durch die Anordnung von jeweils zwei getrennten Knotenelementen (eines am Unterteil, eines am Oberteil) in jedem gemeinsamen Verbindungsbereich einerseits eine funktionsgerechte Verbindung zwischen Oberteil und Unterteil geschaffen wird und andererseits ein vorhandenes Unterteil in einfacher Weise mit unterschiedlichen Oberteilen kombiniert werden kann. Ohne aufwendige Karosseriearbeiten kann auf diese Weise ein Unterteil wahlweise mit einem Coupdach, einem Targadach oder einem Verdeck ausgestattet oder nachträglich nachgerüstet werden.

Durch die Trennung Unterteil/Oberteil können ferner die Innenausstattung, die Sitze und dergleichen von oben montiert werden, was eine Montageerleichterung darstellt. Durch die Zentriereinrichtungen wird ein einwandfreier Sitz des Oberteils relativ zum Unterteil erzielt.

Ein Ausführungsbeispiel der Erfindung ist in der Zeichnung dargestellt und wird im folgenden näher beschrieben.

Es zeigt

Fig. 1 in perspektivischer Darstellung eine aus separatem Unterteil und Oberteil bestehende Pkw-Karosserie im Rohzustand,

Fig. 2 in perspektivischer Darstellung das als Coupdach ausgebildete Oberteil,

Fig. 3 einen Schnitt nach der Linie III-III der Fig. 2 in größerem Maßstab,

Fig. 4 einen Schnitt nach der Linie IV-IV der Fig. 2 in größerem Maßstab,

Fig. 5 einen Schnitt nach der Linie V-V der Fig. 2 in größerem Maßstab,

Fig. 6 eine Einzelheit X der Fig. 1 in größerem Maßstab und in Explosionsdarstellung,

Fig. 7 einen Schnitt nach der Linie VII-VII der Fig. 6 durch die beiden hinteren Knotenelemente in größerem Maßstab,

Fig. 8 eine Einzelheit Y der Fig. 1 in größerem Maßstab und in Explosionsdarstellung,

Fig. 9 einen Schnitt nach der Linie IX-IX der Fig. 8 durch die beiden vorderen Knotenelemente in größerem Maßstab.

In Fig. 1 ist eine Karosserie 1 für einen Personenkraftwagen dargestellt, die sich aus einem separat gefertigten Unterteil 2 und einem ebenfalls separat hergestellten Oberteil 3 zusammensetzt. Das Unterteil 2 der gezeigten Pkw-Karosserie umfaßt einen Karosserieboden 4, bis zu einer Gürtellinie 5 ragende Seitenwände 6, einen Vorderwagen 7 mit Radkästen 8 für die Vorderräder, ein Heckteil 9 mit Radkästen 10 für die Hinterräder und seitliche Türöffnungen 11.

Das Oberteil 3 besteht aus einem Dach 12 und Karosseriesäulen 13, 14, 15. Die tragende Rahmenstruktur 16 von Unterteil 2 und Oberteil 3 besteht im wesentlichen aus Strangpreßprofilen, die über Knotenelemente aus Guß miteinander verbunden sind, wobei sowohl die Strangpreßprofile als auch die Knotenelemente vorzugsweise aus Leichtmetall gefertigt sind. In Fig. 2 ist die Rahmenstruktur 16 des Oberteils 3 dargestellt, wogegen die Rahmenstruktur 16 des Unterteils 2 nicht näher gezeigt ist.

Gemäß den Fig. 1 und 2 sind in den gemeinsamen Verbindungsbereichen 17, 17', 18, 18' sowohl am Unterteil 2 als auch am Oberteil 3 jeweils separate Knotenelemente 19, 20 bzw. 21, 22 angeordnet, die bei der Montage der Karosserie zusammengefügt werden, so daß ein formschlüssiges Zusammenwirken der jeweils miteinander korrespondierenden Knotenelemente 19 und 20 bzw. 21 und 22 erfolgt. Ferner ist zwischen den korrespondierenden Knotenelementen 19 und 20 bzw. 21 und 22 zusätzlich zumindest eine lösbare Verbindung 24, z. B. eine Schraubverbindung vorgesehen.

Im Ausführungsbeispiel sind an jeder Längsseite der Karosserie 1 zwei hintereinanderliegende Verbindungsbereiche 17, 18 bzw. 17', 18' vorgesehen (Fig. 1).

In einem vorderen Verbindungsbereich 17, 17' ist am Unterteil 2 ein Knotenelement 20 vorgesehen, das von oben in eine offene aufrechte Scharniersäule 23 eingesteckt ist (Fig. 8 und 9).

Das Knotenelement 20 weist einen der Innenkontur der Scharniersäule 23 angepaßten Grundkörper 25 mit einer etwa horizontal verlaufenden oberen Begrenzungsfläche 26 auf, wobei in einem Eckbereich der Begrenzungsfläche 26 eine etwa quaderförmig ausgebildete Erhebung 27 vorgesehen ist, deren obere Begrenzungsfläche 28 ebenfalls horizontal ausgerichtet ist. Ferner weist das Knotenelement 20 zwei Anformungen 29, 30 auf, an die einerseits ein querverlaufender — nicht näher dargestellter — Schalttafelquerträger und andererseits ein ebenfalls nicht gezeigter Längsträger vorn oben angeschlossen sind. Die beiden Anformungen 29, 30 sind der Profilform von Schalttafelquerträger und Längsträger vorn oben angepaßt und ragen abschnittsweise in Endbereiche dieser Träger hinein.

Als Gegenstück zum Knotenelement 20 ist am Oberteil 3 ein Knotenelement 19 vorgesehen, das mit dem vorderen untenliegenden Ende der Säule 13 fest verbunden ist. Das Knotenelement 19 ist abschnittsweise in die Säule 13 eingesteckt. Ferner ist das Knotenelement 19 dem stufenförmigen Verlauf des unteren Knotenelementes 20 angepaßt.

Beim Zusammenbau von Oberteil 3 und Unterteil 2 liegt das obere Knotenelement 19 örtlich an vorstehenden, ringförmigen Auflageabschnitten 31, 32 des unteren Knotenelementes 20 auf, wobei die Auflageab-

schnitte 31, 32 an den horizontalen Begrenzungsflächen 26, 28 ausgebildet sind.

Zur Montageerleichterung beim Zusammenbau ist im vorderen Verbindungsbereich 17, 17' eine Zentrier-
einrichtung 33 zwischen den beiden Knotenelementen 19, 20 vorgesehen. Die Zentrier-
einrichtung 33 umfaßt zu-
mindest einen Zentrierzapfen 34, der mit einer korre-
spondierenden Aufnahme 35 formschlüssig zusammen-
wirkt. Gemäß Fig. 9 sind am oberen Knotenelement 19
zwei mit Abstand zueinander angeordnete Zentrierzap-
fen 34 angeordnet, die in Aufnahmen 35 des unteren
Knotenelementes 20 eingreifen. Die Zentrierzapfen 34
sind am oberen Knotenelement 19 befestigt, wobei ein
zylindrischer Abschnitt durch eine Bohrung des Kno-
tenelementes 19 hindurchgeführt ist und nach unten hin
vorsteht. Ein unterer Endbereich des Zentrierzapfens 34
weist außenseitig eine Anphasung 36 zum leichteren
Einführen in die Aufnahme 35 auf.

Die Zentrierzapfen 34 sind gemäß Fig. 9 als Hohlzy-
linder 37 ausgebildet, dergestalt, daß Befestigungs-
schrauben 38 zum Verbinden der beiden Knotenele-
mente 19, 20 durch sie hindurchgeführt werden können.
Im Ausführungsbeispiel sind jeweils drei parallel zuein-
ander verlaufende Befestigungsschrauben 38 zwischen
beiden Knotenelementen 19, 20 vorgesehen, wobei die
Befestigungsschrauben 38 etwa senkrecht ausgerichtet
sind.

Die Befestigungsschrauben 38 werden von oben in
Gewindebohrungen 39 des unteren Knotenelementes
20 eingedreht. Das obere Knotenelement 19 weist ört-
lich eine gebogene Stützfläche 40 auf, an der örtlich ein
nicht gezeigter vorderer Kotflügel anliegt, wobei bei
zusammengefügt Karosserie der Kotflügel das obere
Knotenelement 19 fast vollständig abdeckt.

In einem hinteren Verbindungsbereich 18, 18' sind
ebenfalls zwei getrennte Knotenelemente 21, 22 auf je-
der Fahrzeuglängsseite vorgesehen (Fig. 6). Ein unteres
Knotenelement ist dabei von oben in die aufrechte Mit-
tel- oder Schloßsäule 41 eingesteckt und in Lage ge-
halten. An dieses untere Knotenelement 22 ist ein nicht
gezeigter Längsträger hinten oben angeschlossen. Ein
oberes Knotenelement 21 ist in die obenliegende Säule
14 eingeschoben und mit dieser fest verbunden. An die-
ses Knotenelement 21 ist ein unteres Rahmenteil 42
eines nicht dargestellten Fondseitenfensters angeschlossen.
Am oberen und am unteren Knotenelement 21, 22
sind in einem gemeinsamen Auflagebereich jeweils drei
winkelig zueinander angeordnete Auflageflächen 43, 44,
45 angeordnet, die aufeinander abgestimmt sind (Fig. 6
und 7).

An jeder Auflagefläche 43, 44, 45 ist eine Befesti-
gungsschraube 46 vorgesehen, wobei die drei Befesti-
gungsschrauben 46 unterschiedlich ausgerichtet sind.
Eine innenliegende Befestigungsschraube 46 wird von
oben montiert, wogegen die beiden anderen Befesti-
gungsschrauben 46 von unten her eingedreht werden.

Im hinteren Verbindungsbereich 18, 18' wird die Zen-
trierung von Oberteil 3 und Unterteil 2 durch die unter-
schiedlichen Schrägen der drei Auflageflächen 43, 44, 45
der beiden Knotenelemente 21, 22 gebildet. Ferner
weist das untere Knotenelement 22 eine ebene horizon-
tale Fläche 47 auf, an der zwei Gewindebohrungen 48
vorgesehen sind, in die Befestigungsschrauben für einen
Lagerbock eines nicht näher dargestellten Cabrio-Ver-
deckes eingedreht werden können.

Sämtliche Knotenelemente 19, 20, 21, 22 sind der
Form der sie umgebenden Trägerstrukturen angepaßt,
wobei die Knotenelemente 19, 20, 21, 22 zusätzlich

durch Kleben oder Schweißen mit der angrenzenden
Trägerstruktur verbunden sind.

In Fig. 2 ist ein Coupédach dargestellt, das aus einer
Rahmenstruktur 16 und dem eigentlichen Dach besteht.
Die Rahmenstruktur 16 umfaßt zwei seitlich außenlie-
gende Dachlängsholme 49, die über einen Windlauf-
querträger 50, einen Dachrahmenquerträger vorn 51
und einen Dachrahmenquerträger hinten 52 zu einem
käfartigen Gebilde zusammengesetzt sind. Ein vorder-
er Abschnitt der Dachlängsholme 49 bildet abschnitts-
weise die Säule 13 (Windschutzscheiben- oder A-Säule).

Ferner umfaßt die Rahmenstruktur 16 eine B-Säule
14 und ein längsverlaufendes Rahmenteil 42 für das
Fondseitenfenster, wobei das Rahmenteil 42 mit der
B-Säule 14 und dem Dachrahmenquerträger hinten 52
fest verbunden ist. In den durch die beiden Dachlängs-
holme 49, den unteren Windlaufquerträger 50 und den
Dachrahmenquerträger vorn 51 gebildeten Rahmen ist
eine Windschutzscheibe 53 eingesetzt, die mittels eines
Klebkörpers mit dem Rahmen verbunden ist. Der hintere
Bereich der Rahmenstruktur 16 wird entweder
durch ein Blechteil, ein Kunststoffteil oder eine großflä-
chige Scheibe abgedeckt.

Gemäß Fig. 3 ist ein aus Aluminium gefertigtes
Blechteil 54 vorgesehen, das über eine Klemmverbin-
dung am Dachrahmenquerträger vorn 51, den beiden
seitlichen Dachlängsholmen 49 und dem Dachrahmen-
querträger hinten 52 in Lage gehalten ist. Ein nach unten
abgestellter Steg 55 des Daches wird mittels eines
Klemmkörpers 55 befestigt, wobei der Klemmkörper 55
in eine Aufnahmenut des Strangpreßprofils eingesetzt
wird. Zusätzlich ist eine Verklebung zwischen dem
Klemmkörper 55 und der Aufnahmenut des Strangpreß-
profils vorgesehen.

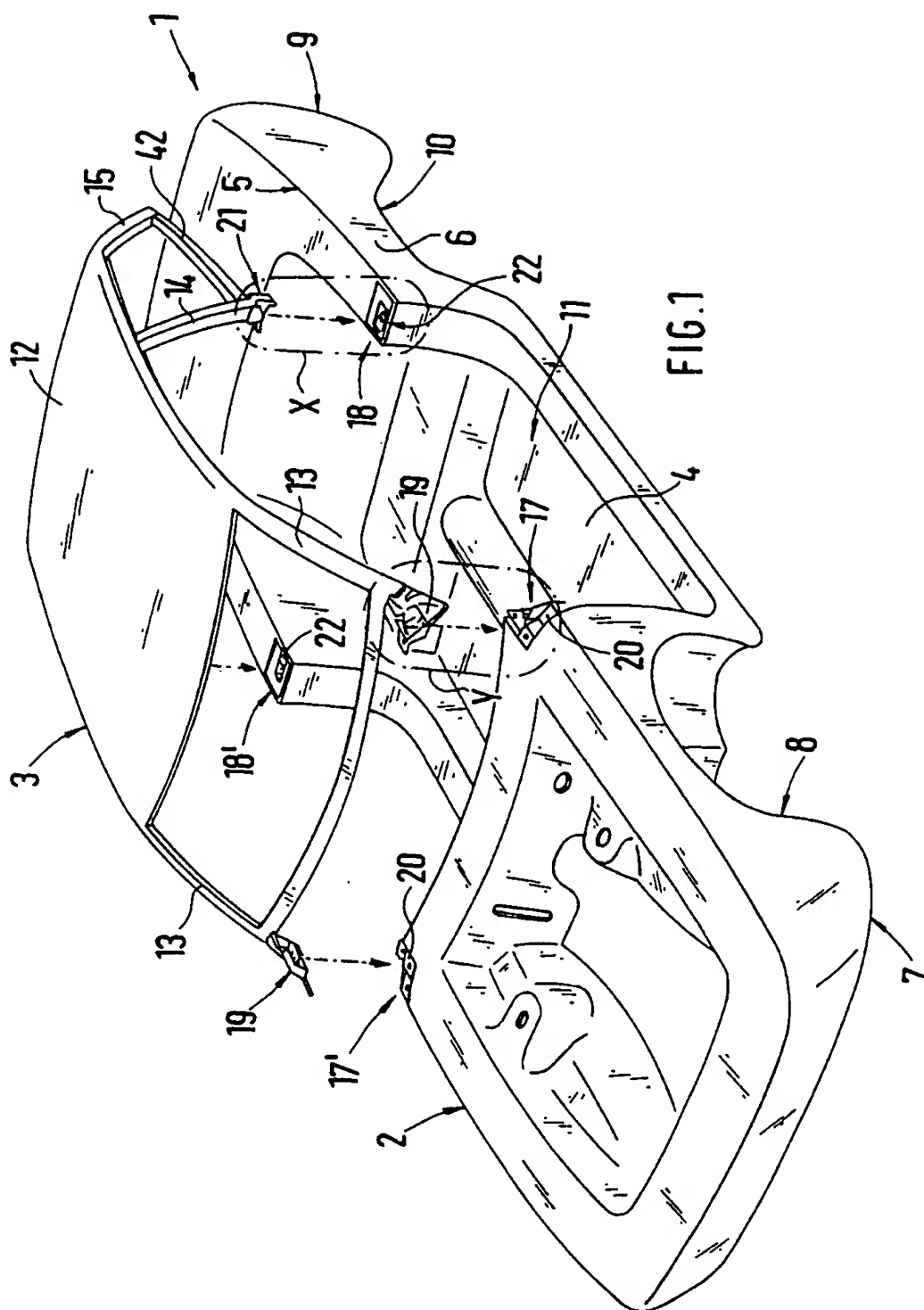
Die Fig. 4 und 5 zeigen jeweils einen Schnitt durch
den seitlichen Dachlängsholm 49, wobei das Strang-
preßprofil aus Steifigkeitsgründen als Mehrkammer-
profil ausgebildet ist. Das Strangpreßprofil weist örtlich
eine hinterschnittene Aufnahmenut 57 für einen Dicht-
körper 58 auf, der mit einer seitlichen Türscheibe 59
zusammenwirkt. Ferner ist am Strangpreßprofil ein
Aufnahmesteg 60 für den Klebkörper der Windschutz-
scheibe 53 bzw. eine Abstellung 61 des Daches 12 auf.
Durch Beschneiden eines außenliegenden Flansches 62
des Strangpreßprofils läßt sich eine unterschiedliche
Breite des Strangpreßprofils entlang seiner Längs-
streckung erzielen. Außerdem ist ein Dachhimmel 63
bzw. eine Säulenverkleidung 64 am Dachlängsholm 49
befestigt. Hierzu sind am Strangpreßprofil eine oder
mehrere Aufnahmenuten vorgesehen.

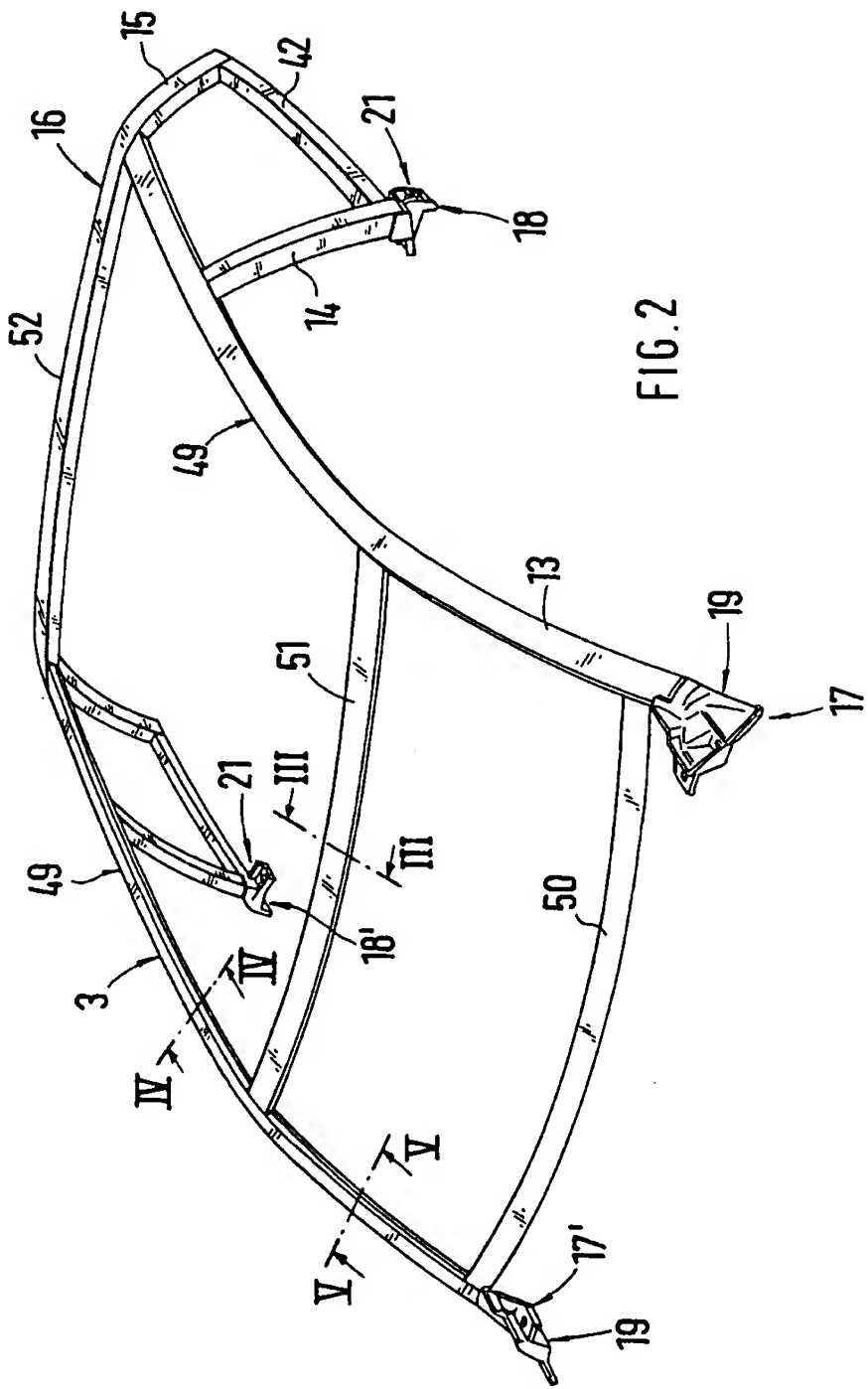
Patentansprüche

1. Karosserie für ein Kraftfahrzeug, insbesondere
einen Personenkraftwagen, die aus einem Unterteil
und einem Oberteil zusammengesetzt ist, wobei
Unterteil und Oberteil etwa in Höhe einer Gürtellinie
miteinander verbunden sind, dadurch gekenn-
zeichnet, daß die tragenden Rahmenstrukturen
(16) von Unterteil (2) und Oberteil (3) im wesent-
lichen durch Strangpreßprofile aus Leichtmetall ge-
bildet werden, wobei angrenzende Strangpreßpro-
file durch Knotenelemente aus Leichtmetallguß
miteinander verbunden sind und daß in gemeinsa-
men Verbindungsbereichen (17, 17', 18, 18') von
Unterteil (2) und Oberteil (3) sowohl am Oberteil
(3) als auch am Unterteil (2) jeweils separate Kno-
tenelemente (19, 20, 21, 22) angeordnet sind, die bei

- zusammengesetzter Karosserie formschlüssig miteinander zusammenwirken und daß in jedem Verbindungsbereich (17, 17', 18, 18') zusätzlich zumindest eine lösbare Verbindung (24) zwischen den korrespondierenden, übereinanderliegenden Knotenelementen (19, 20 bzw. 21, 22) vorgesehen ist.
2. Karosserie nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, daß auf jeder Längsseite der Karosserie zumindest zwei gemeinsame Verbindungsbereiche (17, 18 bzw. 17', 18') zwischen Oberteil (3) und Unterteil (2) vorgesehen sind.
3. Karosserie nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, daß in einem vorderen Verbindungsbereich (17, 17') am Unterteil (2) ein Knotenelement (20) vorgesehen ist, das mit einer angrenzenden Scharniersäule (23) fest verbunden ist und daß an dieses Knotenelement (20) ferner ein Längsträger vorne oben und ein Schalttafelquerträger angeschlossen sind.
4. Karosserie nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, daß im vorderen Verbindungsbereich (17, 17') am Oberteil (3) ein Knotenelement (19) angebracht ist, das mit der benachbarten Säule (13) fest verbunden ist.
5. Karosserie nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, daß im vorderen Verbindungsbereich (17, 17') zwischen Oberteil (3) und Unterteil (2) eine Zentriereinrichtung (33) angeordnet ist, die zumindest einen etwa aufrecht ausgerichteten Zentrierzapfen (34) umfaßt, der in eine korrespondierende Aufnahme (35) eingreift.
6. Karosserie nach Anspruch 5, dadurch gekennzeichnet, daß der Zentrierzapfen (34) am oben liegenden Knotenelement (19) angeordnet ist, wogegen die Aufnahme (35) am unteren Knotenelement (20) vorgesehen ist.
7. Karosserie nach den Ansprüchen 5 und 6, dadurch gekennzeichnet, daß der Zentrierzapfen (34) als Hohlzylinder ausgebildet ist, wobei durch den Hohlzylinder (37) Befestigungsschrauben (38) zum Verbinden von Oberteil (3) und Unterteil (2) hindurchgeführt sind.
8. Karosserie nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, daß in einem hinteren Verbindungsbereich (18, 18') ein am Unterteil (2) befestigtes Knotenelement (22) vorgesehen ist, das mit einer angrenzenden Mittel- oder Schloßsäule (41) fest verbunden ist, wobei an dieses Knotenelement (22) ein Längsträger hinten oben angeschlossen ist.
9. Karosserie nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, daß in einem hintenliegenden Verbindungsbereich (18, 18') am Oberteil (3) ein Knotenelement (21) angebracht ist, das mit einer aufrechten Säule (14) und einem Rahmen für ein Fondseitenfenster verbunden ist.
10. Karosserie nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, daß an den beiden hinteren Knotenelementen (21, 22) drei winkelig zueinander ausgerichtete Auflageflächen (43, 44, 45) angeordnet sind, wobei im Bereich jeder Auflagefläche (43, 44, 45) eine Befestigungsschraube (46) vorgesehen ist.

Hierzu 8 Seite(n) Zeichnungen





Nummer:
Int. Cl.⁸:
Offenlegungstag:

DE 40 18 592 A1
B 62 D 23/00
12. Dezember 1991

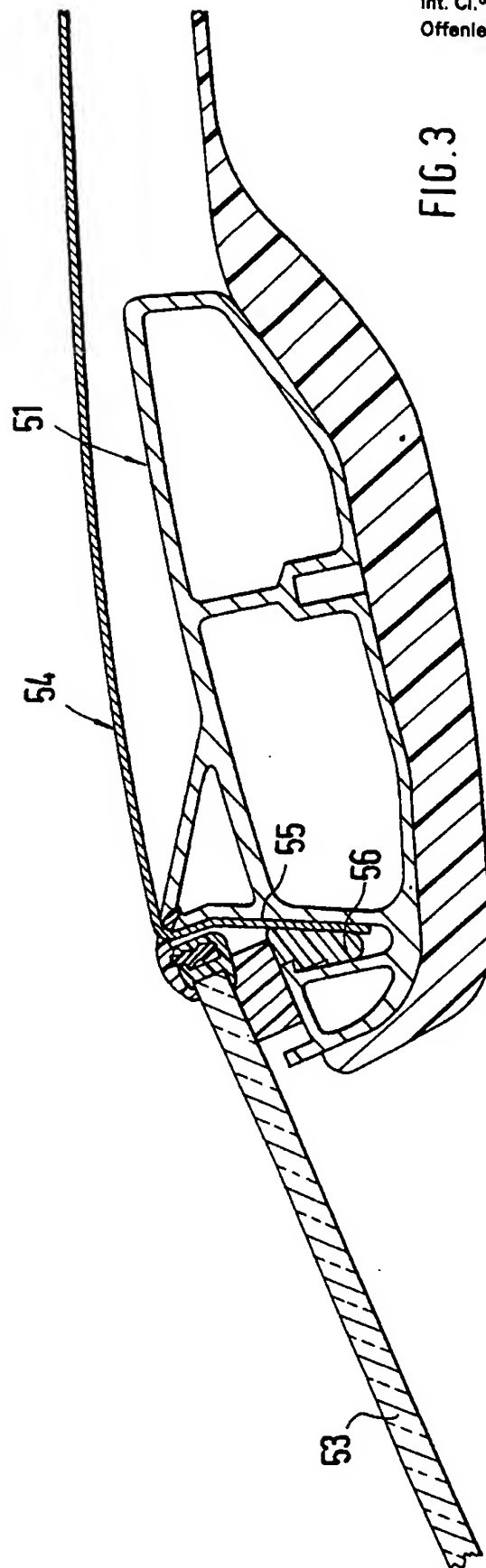
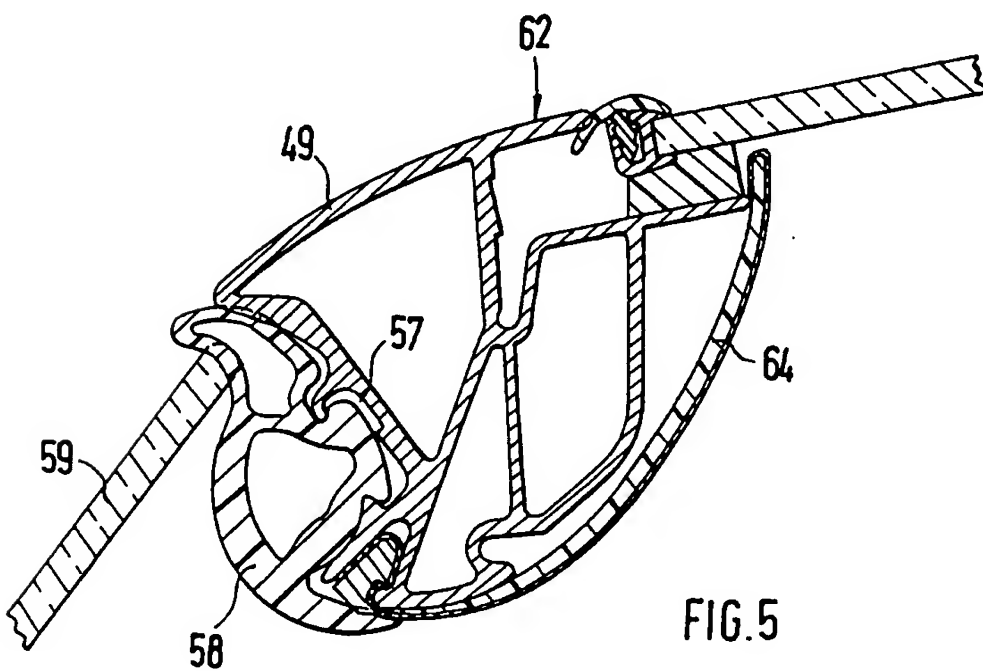
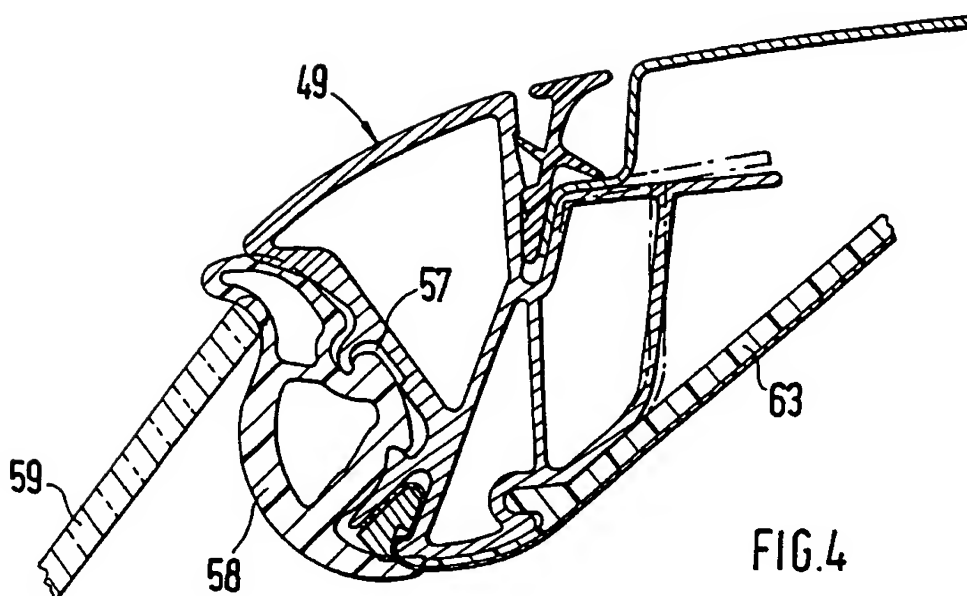


FIG. 3



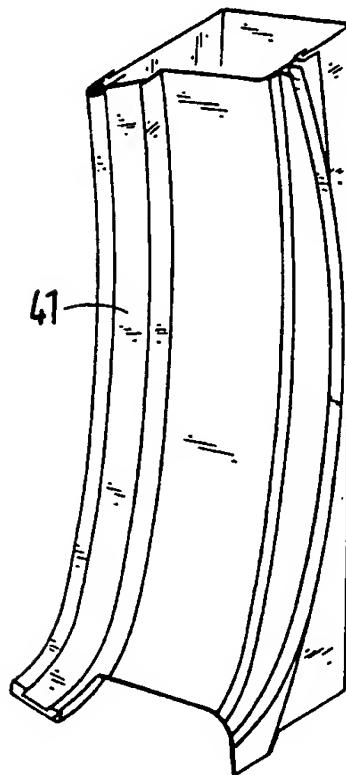
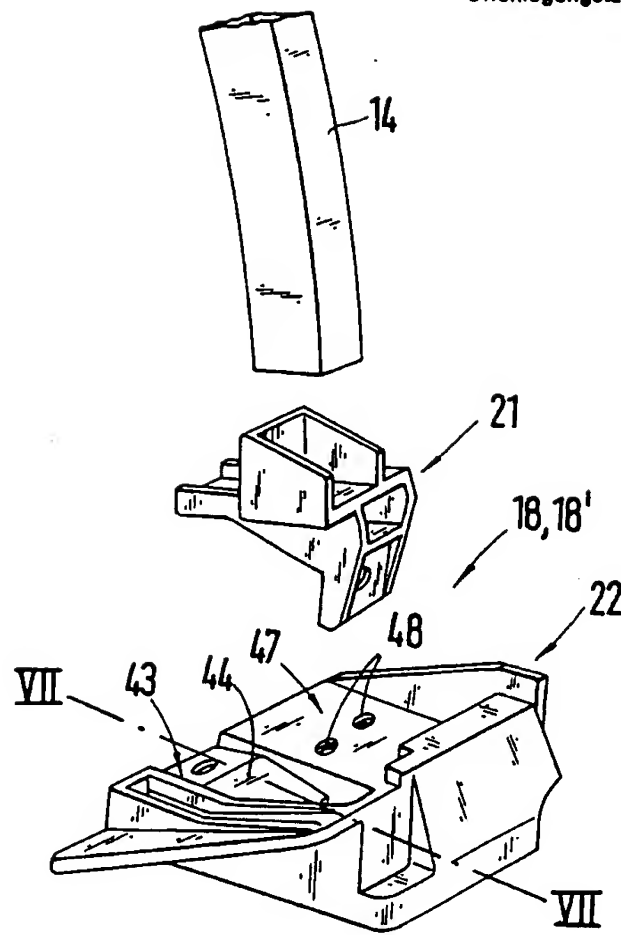


FIG. 6

